GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR

Då och nu

En del av Göteborgs historia. Göteborgs första spårvagnar drogs av hästar och sattes i bruk av ett engelskt företag år 1879. Spårvagnslinjen sträckte sig mellan Brunnsparken och Stigbergsliden. Efter 23 år pensionerade vi hästarna och spårvagnarna gick över till elektricitet.

Systemet trafikeras idag av tolv ordinarie spårvägslinjer. Tio av linjerna passerar navet Brunnsparken. Linjerna har i allmänhet en avgång var tionde minut under högtrafik. Det blir cirka 2 400 turer och runt 36 000 km, nästan ett varv runt jorden per dag sammanlagt. Antal delresor (samma som antal påstigningar) var 141 miljoner år 2019, en ökning med 8% jämfört med året innan.

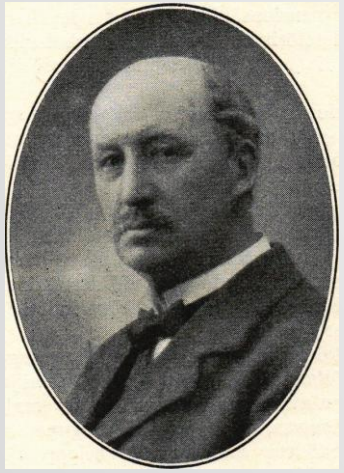
GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR

https://sv.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6teborgs_sp%C3%A5rv%C3%A4g#/media/Fil:M4_43,_2016-01-08_A.jpg

1879 – Ett engelskt bolag öppnar Gothenburg Tramway Ltd och inför Göteborgs första spårvägslinjen. Resan kostar 10 öre.
1899 – Göteborgs stad löser in koncessionen för det engelska bolaget och övertar spårvagnarna. Priset var 70 000 Pund.
1902 – Den elektriska spårvagnen invigs.
1907 – Spårvagnen går utanför stadens gränser (Mölndals- och Långedragslinjen).
1919 – Första prishöjningen på 40 år – från 10 till 15 öre
1921 – Större vagnar sätts i trafik. Myntbössorna försvinner, biljetter införs.
1923 – Spårvägen startar den första kommunala busslinjen i landet. Resan kostar 25 öre.
1935 – Första dieselbussen levereras.
1937 – Första moderna spårvagnen (en prototyp) levereras.
1940 – Spårvagnarna når Hisingen – första linjen i det framtida lokalbanenätet. Trådbusstrafiken har premiär.
1956 – Kupongsystemet införs med taxa relaterad till reslängden.
1957 – Kommunikationsradion tas i bruk.
1964 – Trådbusslinjerna läggs ner.

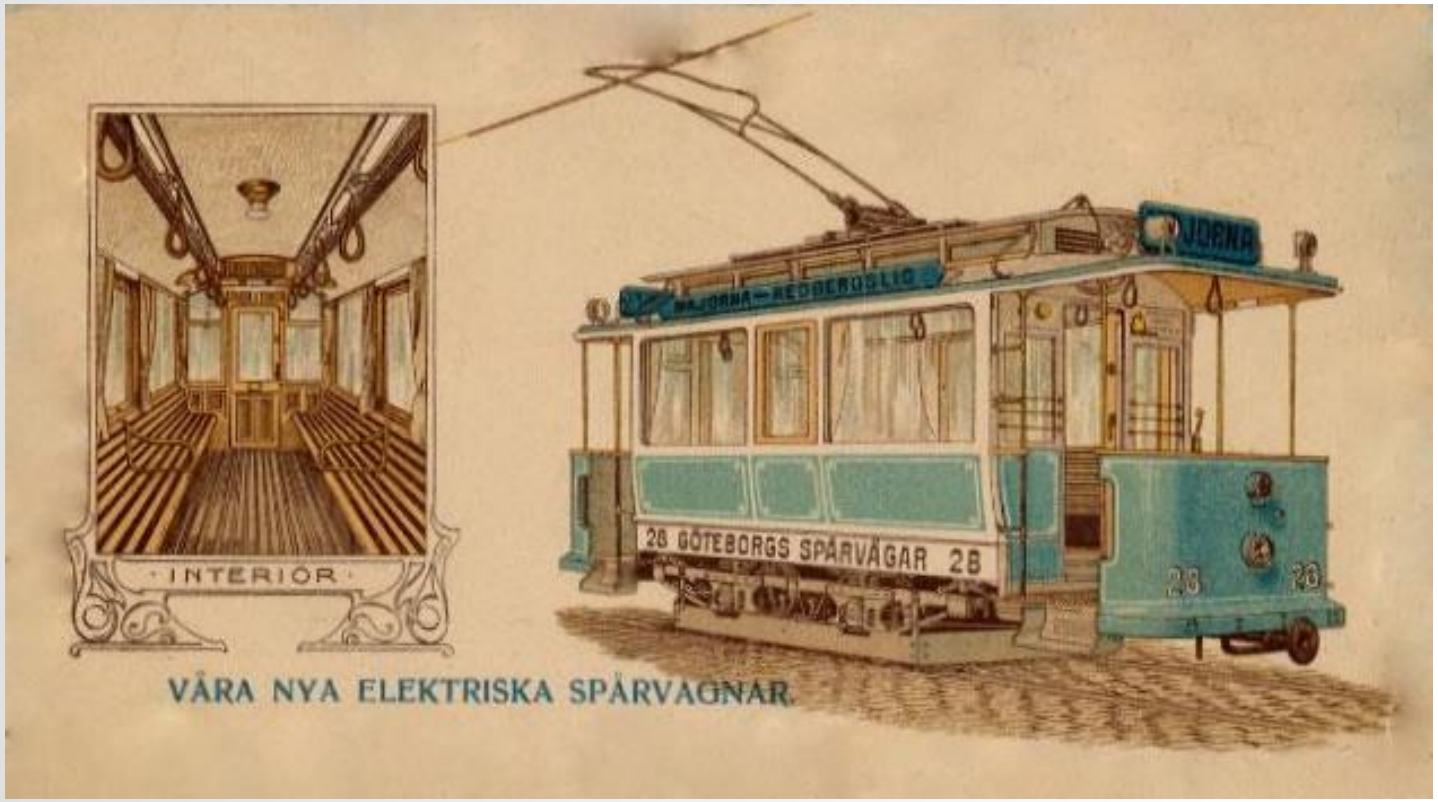
9 Kungssten
Västtrafik
341
LOUIS VUITTON

1967 – Biljettmaskiner införs och avveckling av konduktörssystemet inleds.
1969 – Första etappen av snabbspårvägen till Angered öppnas.
1972 – Spårvägens första ledbussar sätts i trafik.
1984 – Första ledspårvagnen levereras.
1989 – Göteborgs Spårvägar blir aktiebolag igen och ett renodlat driftföretag. Det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken tas över av den nybildade kommunala trafiknämnden.
1991 – Magnetkorten ersätter kupongsystemet.
1992 – De första naturgasbussarna sätts i trafik.
1998 – Premiärtur för spårvagnstypen M31, ledspårvagn med mittdelslåggolv. Inom en femårsperiod har samtliga spårvagnar av typen M21 byggts om till denna modell.



Figge Blidberg var 1902 en av stiftarna av Svenska kommunaltekniska föreningen och var styrelseledamot där till 1921, då han blev hedersledamot. Han var ledamot av styrelsen för Chalmersska institutet och i dess byggnadskommitté. Han satt i fem olika styrelser i Göteborg, varav byggnadsstyrelsen i 15 år och spårvägsstyrelsen i sju år.

LISEBERGSLINJEN
133
133
12



Blå linje: Majorna - Västra Hamngatan - Redbergslid
Grön linje: Majorna - Västra Hamngatan - Getebergsäng
Röd linje: Redbergslid - Brunnsparken - Getebergsäng
Ringlinjen vit: Drottningtorget - Lilla Bommen - Västra Hamngatan Annedal - Slottskogen - Järntorget - Valand - Drottningtorget

År 1895 togs frågan upp om att efter mönster från utlandet byta ut hästarna mot elektrisk drift, vilket föranledde omfattande utredningar. I början av 1901 presenterade Edström ett förslag till fullständig ombyggnad av hästspårvägen och anläggningen av en elkraftstation för spårvägen, vilken skulle placeras på platsen för det gamla gasverket vid Rosenlund. I det sammanhanget fattades också beslut om att öka spårvidden, som under hästepoken varit 1 meter, till nuvarande 1,435 meter. Stadsfullmäktige antog Edströms förslag, och den 16 juli 1902 togs anläggningen vid Surbrunnsgatan i bruk efter ritningar av arkitekt Hans Hedlund. Byggnaden revs 1968.